VIII kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 83)
z dnia 24 maja 2017 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisja Infrastruktury (nr 83)

24 maja 2017 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Bogdana Rzońcy (PiS)**, przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– rozpatrzenie projektu dezyderatu do Prezesa Rady Ministrów w sprawie przyznania dodatkowych środków na realizację zadania pn. „Przebudowa Mostu Tczewskiego – etap II";

– pierwsze czytanie poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym (druk nr 819).

W posiedzeniu udział wzięli: **Jerzy Szmit** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa wraz ze współpracownikami, **Tomasz Emilian** dyrektor Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli**, Jacek Jóźwik** naczelnik Wydziału Transportu Drogowego Departamentu Wspierania Polityk Gospodarczych Ministerstwa Finansów wraz ze współpracownikami, **Robert Czyż** pełnomocnik Komitetu Inicjatywy Ustawodawczej „Kilometrówka" wraz z współpracownikami**, Jarosław Szałata** przewodniczący Związku Leśników Polskich w Rzeczypospolitej Polskiej wraz ze współpracownikami**, Anna Tuszyńska**, **Paweł Mazurkiewicz** przedstawiciele Konfederacji Lewiatan.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Misiak**, **Marcin Mykietyński** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych; **Wojciech Paluch, Mariusz Przerwa** – legislatorzy z Biura Legislacyjnego.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Otwieram kolejne w dniu dzisiejszym posiedzenie Komisji Infrastruktury. Proponowany porządek posiedzenia został członkom Komisji dostarczony. W porządku dziennym dzisiejszego posiedzenia mamy rozpatrzenie w pierwszym czytaniu poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym (druk nr 819). Projekt ten zreferuje poseł Andrzej Kobylarz.

Pragnę przypomnieć, że nasza Komisja na wyjazdowym posiedzeniu w województwie pomorskim odwiedziła wielki i ważny obiekt inżynieryjny, jakim jest most na Wiśle w Tczewie. W związku z prośbą posłów o zwiększenia finansowania tej inwestycji, proponuję włączenie do porządku dziennego posiedzenia punktu obejmującego rozpatrzenie projektu dezyderatu do Prezesa Rady Ministrów w sprawie przyznania dodatkowych środków na realizację zadania pn. „Przebudowa Mostu Tczewskiego – etap II". Otrzymałem informację z sekretariatu Komisji, że projekt dezyderatu został wszystkim posłom doręczony. Czy jest zgoda na poszerzenie porządku posiedzenie o ten punkt? Sprzeciwu nie słyszę. Propozycja uzupełnienia porządku została przyjęta.

Myślę, że wszyscy posłowie, którzy byli Tczewie, na bardzo dobrze zorganizowanym wyjazdowym posiedzeniu, nie żałują tej wizyty. Mogliśmy zobaczyć ważną część Polski i spotkać się z samorządowcami oraz porozmawiać z władzami mniejszych ośrodków miejskich i gmin. Bardzo dziękuje posłom: Janowi Kiljanowi i Aleksandrowi Mrówczyńskiemu za świetną organizację tego posiedzenia. Za ich pośrednictwem pragnę przekazać specjalne podziękowania od całej sejmowej Komisji Infrastruktury prezydentowi Tczewa, który się nami opiekował. Posłom, którzy byli na tym posiedzeniu dziękuje za obecność i poświęcony czas.

Jeżeli nie będzie dalszych uwag, uznam, że mamy przyjęty porządek dzisiejszych obrad obejmujący dodatkowo rozpatrzenie dezyderatu nr 5. Nie słyszę innych propozycji. Porządek dzienny posiedzenia uznaję za przyjęty.

Czy do treści dezyderatu są zgłaszane jakieś uwagi? Nie słyszę. Stwierdzam, że Komisja uchwaliła dezyderat nr. 5.

Przechodzimy do drugiego punktu posiedzenia. Oddaje głos przedstawicielowi wnioskodawców projektu ustawy, posłowi Andrzejowi Kobylarzowi.

Poseł Andrzej Kobylarz (Kukiz15):

Jest mi niemiernie miło, że na dzisiejszym posiedzeniu Komisji mam możliwość przedstawienia uzasadnienia poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym (druk nr 819). Mam tym większą satysfakcję, ponieważ geneza projektu wywodzi się z inicjatywy obywateli, którzy pierwotnie proponowali go w ramach Komitetu Inicjatywy Ustawodawczej „Kilometrówka". Mając na względzie prawo obywateli do podjęcia inicjatywy ustawodawczej, posłowie Kukiz'15 zdecydowali się złożyć ten projekt u Marszałka Sejmu.

Zagadnienie, którego reguluje wniesiony przez nas projekt, dotyczy stawek tzw. kilometrówki, czyli wysokości kosztów używania do celów służbowych pojazdów niebędących własnością pracodawcy oraz uregulowania, na poziomie ustawowym, sposobu ich ustalania.

Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym w art. 34a wskazuje na możliwość używania, na podstawie umów cywilnoprawnych, do celów służbowych, pojazdów niebędących własnością pracodawcy oraz wyznacza właściwe organy do określania, w drodze rozporządzenia, sposobu ustalania oraz dokonywania zwrotu kosztów używania pojazdów, o których mowa w ust. 1, uwzględniając rodzaj pojazdu mechanicznego, jego pojemność oraz limit kilometrów w zależności od liczby mieszkańców w danej gminie lub mieście, właściwych ze względu na miejsce zatrudnienia pracownika. Przepisy nie normują jednak obecnie kwestii sposobu ustalania oraz wysokości kosztów używania do celów służbowych pojazdów niebędących własnością pracodawcy. Kwestie te są teraz uregulowane rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 25 marca 2002 r. w sprawie warunków ustalania oraz sposobu dokonywania zwrotów kosztów używania do celów służbowych pojazdów niebędących własnością pracodawcy. Do dnia dzisiejszego rozporządzenie to było trzykrotnie zmieniane. Przedmiotowe rozporządzenie ustaliło wysokość maksymalnych stawek za 1 kilometr przebiegu pojazdu, na podstawie których mają być ustalane koszty używania pojazdów do celów służbowych. Jednak od 2007 r., pomimo wzrostu kosztów eksploatacji pojazdów, takich jak koszty paliw, części zamiennych i usług serwisowych, maksymalne stawki nie uległy zmianie. Zaproponowane zmiany mają na celu urealnienie stawek. tzw. kilometrówki. O tym, jak ważny jest to problem, świadczą wieloletnie starania środowisk pracowniczych, które w codziennej pracy wykorzystują swoje prywatne pojazdy w związku z wykonywaniem swoimi obowiązków Tylko w tej kadencji Sejmu posłowie z różnych opcji politycznych, w tym z PiS, PO i Kukiz'15, pięciokrotnie interweniowali w sprawie urealnienia stawek. Ponadto w 2011 r. Ministerstwo Infrastruktury przygotowało, na podstawie analiz sporządzonych przez Instytut Transportu Samochodowego, projekt rozporządzenia z nowymi, wyższymi stawkami tzw. kilometrówki. Niestety, zaniechano wtedy działań, które miały doprowadzić do uregulowania tej kwestii.

Chciałbym zwrócić uwagę, że najnowsze badania z 2016 r. wskazują na to, iż utrzymanie samochodu z silnikiem benzynowym kosztuje Polaków średnio 426 euro miesięcznie, czyli ponad 1800 złotych, uwzględniając prognozowaną utratę wartości pojazdu. Natomiast w przypadku samochodu w wieku do trzech lat z silnikiem diesla trzeba miesięcznie wydać w naszym kraju na jego utrzymanie 464 euro, czyli ponad 2000 złotych. Zakładając, że w badaniu porównuje się najważniejsze ponoszone koszty eksploatacji samochodu takie jak: zakup, amortyzacja, naprawa i serwisowanie pojazdu, jego ubezpieczenie a także podatki i wydatki na paliwo, oraz – o ile wymagają tego przepisy lokalnego prawa – koszty zakupu opon zimowych, to przeprowadzona analiza dotyczy pierwszych trzech lat użytkowania pojazdu, którego roczny przebieg wynosi 20 000 km.

Obecnie stosowane stawka tzw. kilometrówki dla najbardziej popularnej kategorii pojazdów z silnikiem benzynowym o pojemności silnika powyżej 900 cm^3 pokrywa zaledwie 78% kosztów eksploatacji. W przypadku pojazdów z silnikiem diesla jest to 71% kosztów eksploatacji. W związku z tym zwracam się do posłów o wzięcie pod uwagę przedstawionych wyliczeń i doprowadzenie do urealnienia stawek tzw. kilometrówki, które od 10 lat pozostają na niezmienionym poziomie. Zmiany te są oczekiwane przez środowiska pracownicze, takie jak np. pocztowcy i leśnicy. Przedstawiciele tych grup zawodowych są dzisiaj na posiedzeniu Komisji i pragnę ich serdecznie powitać. Sądzę, że w trakcie posiedzenie będzie zadawanych wiele pytań, dlatego zaprosiłem reprezentantów wspomnianych grup zawodowych. Jestem przekonany, że odpowiedzą na wszystkie pytania

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Przypomnę, że jesteśmy w trakcie pierwszego czytania poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym (druk nr 819). Wysłuchaliśmy uzasadnienia projektu. Pragnę powitać obecnego na posiedzeniu wiceministra Jerzego Szmita i oddać mu głos w celu zaprezentowania stanowiska rządu o przedłożeniu. Chciałbym także powitać obecnego na obradach Komisji przedstawiciela Najwyższej Izby Kontroli, pana dyrektora Tomasza Emiliana oraz wszystkich zaproszonych gości.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa Jerzy Szmit:

Chciałbym przedstawić opinię rządu na temat poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym (druk nr 819). Pragnę zacząć od stwierdzenia, że w projekcie jest zawarta istotna sprzeczność, która utrudnia debatę nad nim. Dlatego będę się odnosił do samego kształtu projektu, a nie do jego uzasadnienia. Chodzi o to, że projektowana ustawa w art. 34a w ust. 2 odnosi się do określenia minimalnych kwot uwzględnianych przy ustalaniu stawek za 1 km przebiegu pojazdów. Tymczasem w uzasadnieniu do projektu mowa jest o kwotach maksymalnych. W związku z powyższym należy wyjaśnić, o jakie faktycznie kwoty chodzi – maksymalne czy minimalne.

W samym projekcie ustawy podane są kwoty minimalne, a więc najniższe jakie mogą być stosowane. Dla samochodu osobowego o pojemności skokowej silnika do 900 cm sześciennych – 0,80 zł. Natomiast o pojemności skokowej silnika powyżej 900 cm sześciennych – 1,03 zł. Dla motocykla – 0,62 zł, a dla motoroweru – 0,51 zł. Pragnę jeszcze raz podkreślić, że w projekcie zostało jasno i jednoznacznie napisane, iż mowa jest o kwotach minimalnych. Jednoczenie nie zostały określone kwoty maksymalne, a więc, w jaki sposób mogą być one kształtowane ponad proponowane minimum.

Jakie konsekwencje niesie za sobą taki przepis ustawowy? Można jednoznacznie przyjąć, że takie ustalanie stawek spowoduje, z jednej strony, wzrost kosztów funkcjonowania przedsiębiorstw, a z drugiej strony doprowadzi do przepływu środków do pracowników i będzie miało wpływ na poziom ich dochodów. Należy dodatkowo podkreślić, że ten element ich wynagrodzenia nie podlega oskładkowaniu. Jest to niezmiernie istotne, gdyż może spowodować przekształcanie części ich płac w taką właśnie postać. Mechanizm ten spowoduje zmniejszenie wpływów do budżetu państwa oraz zmniejszenie wpłat na Fundusz Ubezpieczeń Społecznych, co negatywnie wpłynie na pracowników, gdyż mogą być pokrzywdzeni poprzez zmniejszoną wysokość składki odprowadzanej na ubezpieczenia społeczne. Ponadto nieuzasadniona jest, w opinii rządu, próba przerzucenia kosztów użytkowania pojazdów, w tym kosztów ubezpieczenia i serwisowania pojazdów oraz kosztów wynikających z utraty wartości pojazdów, na pracodawcę.

Tak zwana kilometrówka wypłacana jest zarówno pracownikom firm prywatnych, których jest większość w Polsce, jak i pracownikom spółek, przedsiębiorstw i instytucji publicznych. Już dzisiaj w transporcie publicznym mamy do czynienia ze zjawiskiem wypłacania części wynagrodzeń w formie nieoskładkowanych delegacji i różnego rodzaju ryczałtów. Istnieje więc bardzo poważne zagrożenie, że część przedsiębiorców, w związku z nowymi regulacjami, może odchodzić od płacenia wynagrodzeń w formie oskładkowanej i będzie mogła rozliczać się z pracownikami tzw. kilometrówką, która

nie będzie miała określonej maksymalnej stawki. Można więc założyć, że w niektórych przedsiębiorstwach tzw. kilometrówka będzie określona na poziomie dziesięciokrotnie wyższym od stawki minimalnej. Przecież w projekcie ustawy nie przewidziano żadnego hamulca w tym zakresie. Myślę, że nie muszę tego wątku dalej rozwijać, bo wszyscy są świadomi, jak poważne zagrożenie stanowi pokusa wypłaty części wynagrodzenia w formie tzw. kilometrówki.

Wracając do meritum sprawy, pragnę stwierdzić, że Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa nie jest tym resortem, który – choć jest gospodarzem ustawy – może wydać zasadniczą opinię o projekcie. Rozstrzygający głos w sprawie zmiany wysokości tzw. kilometrówki ma Ministerstwo Finansów, ponieważ, jak już wspominałem, chodzi tu o kwestię dochodów budżetu państwa, a także o problem zmniejszania zysków przedsiębiorstw w wyniku możliwości przerzucania w ciężar ich kosztów wydatków ponoszonych w związku z używaniem do celów służbowych pojazdów pracowników.

Należy także brać pod uwagę to, na podstawie dotychczasowych doświadczeń z sektora transportu, że zagrożenie stanowić będzie pokusa wypłacania pracownikom części wynagrodzeń w postaci tzw. kilometrówki, co oczywiście powodowałoby, że nie byłyby one oskładkowane ani wliczane do dochodów, obniżając w konsekwencji wpływy podatkowe.

Wobec powyższego rząd negatywnie opiniuje projekt ustawy z druku nr 819, ale niewątpliwie nad tą sprawą należy się pochylić i dyskutować nad wyznaczeniem takiego poziomu tzw. kilometrówki, który byłby adekwatny do dzisiejszych cen, biorąc pod uwagę to, że stawki funkcjonują od 15 lat na tym samym poziomie.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Po tej wypowiedzi rozpoczynamy debatę nad projektem. Proszę posłów o zabieranie głosu, a także zaproszonych gości.

Poseł Andrzej Kobylarz (Kukiz15):

Z wypowiedzi przedstawiciela rządu wynika, że należy bardzo poważnie zastanowić się nad przedstawionymi wobec projektu zarzutami. Nie wyobrażam sobie, że mogę np. listonoszowi wytłumaczyć brak podwyżki tzw. kilometrówki tym, że istnieje podejrzenie, iż ktoś będzie tego mechanizmu nadużywał i w ten sposób okradał pracodawcę. Pragnę oddać głos naszym gościom, żeby wyjaśnili, na czym polega problem.

Pełnomocnik Komitetu Inicjatywy Ustawodawczej „Kilometrówka" Robert Czyż:

Jestem pracownikiem Poczty Polskiej, który mimo młodego wieku ma za sobą 22-letni staż pracy. Jestem także pełnomocnikiem Komitetu Inicjatywy Ustawodawczej „Kilometrówka", który w zeszłym roku zainicjował akcję doprowadzenia do zmiany ustawy o transporcie drogowym.

Muszę stwierdzić, że nigdy nie przypuszczałem, iż moja firma – Poczta Polska, przypomnę, że ma ona ponad 450 letnią tradycję, znajdzie się teraz w takiej sytuacji, że nie może dostarczać przesyłek, ponieważ nie ma kto ich rozwozić. Wiadomo, że chodzi o pieniądze. To dotyczy także obowiązujących stawek tzw. kilometrówki. Posłowie doskonale znają te problemy Poczty Polskiej, ponieważ w tym roku zarząd PP SA przedstawiał na posiedzeniu Komisji Infrastruktury informację, że każdego dnia poszukuje ona ok. 500 pracowników, w tym zwłaszcza listonoszy z własnymi samochodami. Znalezienie takich osób, które zgodzą się na wykorzystywanie swojego prywatnego samochodu do celów służbowych, to jest przysłowiowe szukanie igły w stogu siana. Ludzie tacy często podejmują pracę i pojeżdżą samochodami kilka dni, tydzień albo do pierwszej wypłaty i odchodzą, a my zostajemy z problemem. Dlatego nie rozumiem stanowiska rządu, że pracodawca nie powinien pracownikowi rekompensować kosztów eksploatacji, ubezpieczenia oraz utraty wartości pojazdu używanego do celów służbowych. Przecież pracodawca często wymaga posiadania własnego samochodu i jest to warunkiem zatrudnienia w firmie. Przedstawiciel środowiska leśników to potwierdzą. Proszę zwrócić uwagę, że listonosz często posiada dwa samochody, jeden do pracy w terenie, a drugi do prywatnego użytku, gdyż ten pierwszy po dwóch, trzech latach eksploatacji na naszych drogach nadaje się jedynie do złomowania.

Jak wspomniał pan poseł Kobylarz, stawki tzw. kilometrówki nie uległy zmianie od dziesięciu lat i pozostają na tym samym poziomie. Przeprowadzone w 2011 r. badania przez Instytut Transportu Drogowego jednoznacznie wykazały, że stawki są za niskie. Instytut proponował nawet wyższe stawki od tych, które my zapisaliśmy w projekcie ustawy. Niestety, wtedy te stawki nie weszły w życie w formie rozporządzenia.

Odnosząc się do wypowiedzi pana wiceministra, pragnę stwierdzić, że jesteśmy w stanie wraz z posłami rozwiać wszystkie wątpliwości resortu i dokonać tego jedną zmianą w projekcie. Mam przecież świadomość, że w toku prac Komisji można projekt ustawy zmienić, poprawić i udoskonalić. Myślę, że wystarczy słowo „minimalna" zmienić na „maksymalna" lub wprowadzić jakieś widełki wysokości stawek, żeby nie było groźby nadużyć ze strony pracodawców, w tym unikania oskładkowania wypłat z tego tytułu.

Cieszę się jednak bardzo, że pan wiceminister stwierdził, iż widzi potrzebę zmiany stawek tzw. kilometrówki. Jestem przekonany, że nie byłoby takiego problemu, gdyby rozwiązania prawne zapewniały pracownikowi stawki dostosowane do realnych kosztów użytkowania pojazdów. Gdyby minister infrastruktury zmienił je pięć lat temu, wtedy minister Cezary Grabarczyk przygotował stosowne rozporządzenie, to dzisiaj nie byłoby powodu do spotkania na posiedzeniu Komisji. Te stawki, które proponowaliśmy w tym czasie, po uwzględnieniu wahań cen paliw, zabezpieczyłyby w stopniu minimalnym koszty użytkowania pojazdu do celów służbowych.

Kiedy 10 lat temu pan minister Jerzy Polaczek, zmieniając rozporządzenie i wprowadzając obowiązujące dzisiaj stawki, jednocześnie zlikwidował zapis umożliwiający ich waloryzację. Gdyby tego nie uczynił, także nie musielibyśmy się dzisiaj spotykać, ponieważ od 2002 r stawki byłyby corocznie automatycznie urealniane. My chcemy teraz powrócić do tego mechanizmu. Proponowane przez nas w projekcie stawki są jedynie kontynuacją waloryzacji przerwanej w 2007 r. W przypadku najpopularniejszej grupy pojazdów, używanych przez 70–80% obywateli, postulujemy wzrost stawki o 20%, czyli dokładnie o tyle, ile wynosi skumulowana inflacja od 2007 r. My nie chcemy nic więcej, niż to, co się obywatelom należy. Pomijam fakt, że płaca minimalna od 2007 r. wzrosła z 936 zł do 2000 zł, a wzrost w ubiegłym roku stawek ubezpieczeniowych wyniósł kilkadziesiąt procent, a niektórzy szacują, że nawet kilkaset procent. Przecież to wszystko powoduje wzrost kosztów użytkowania pojazdów.

Chciałbym zwrócić uwagę, że Ministerstwo Finansów, odpowiadając na interpelacje posłów w sprawie podwyżki stawek, powiedziało, że nie zgadza się na nią w trosce o stan finansów Poczty Polskiej. Bardzo się cieszę, że resort finansów tak się troszczy o interes mojej firmy, ale dzięki temu nie możemy znaleźć nikogo do pracy, bo nikt nie chce prywatnym samochodem jeździć w celach służbowych. Nieprawdą jest, że Poczta Polska poniosłaby kolosalne straty w wyniku urealnienia stawek, gdyż byłoby to jedynie ok. 2 mln zł miesięcznie, co jest porównywalne z kwotą odszkodowań za nieterminowo wykonane usługi. Macie zresztą lepszą wiedzę ode mnie na ten temat.

Mam nadzieję, że po tylu latach wreszcie doprosimy się zmiany stawek za 1 kilometr przebiegu pojazdu, najlepiej na drodze ustawowej, o czym dzisiaj dyskutujemy. Mam do dyspozycji szereg szczegółowych analiz na omawiany temat, w tym Instytutu Transportu Drogowego, a także różnych opracowań, ale nie chcę obecnych na posiedzeniu zanudzać tymi danymi. Jeżeli będą jakieś pytania, to postaram się na nie odpowiedzieć. Mam jednak świadomość, że ten temat jest dobrze znany posłom, bo na obecnym posiedzeniu są m.in. byli ministrowie, którzy chcieli urealnić stawki, a także autorzy interpelacji w tej sprawie. Myślę, że na temat projektowanych zmian wypowie się jeszcze przedstawiciele leśników.

Przewodniczący Związku Leśników Polskich w Rzeczypospolitej Polskiej Jarosław Szałata:

Dzień dobry, panie przewodniczący, dzień dobry posłanki i posłowie. Nazywam się Jarosław Szałata. Jestem przewodniczącym Związku Leśników Polskich w RP, organizacji, która zrzesza ponad 11 tys. leśników z kadry 25 tys. osób. zatrudnionych w tym sektorze. Pracuję w PGL „Lasy Państwowe" od 33 lat. Do niedawna, bo jeszcze niespełna miesiąc temu, prowadziłem leśnictwo, które ma powierzchnię 2,5 tys. ha.

Dla leśnika samochód stanowi narzędzie pracy, takie samo jak dla innych długopis, komputer lub telefon. Jest to narzędzie, bez którego nie sposób pracować i każdy młody człowiek, który przychodzi do pracy w leśnictwie musi zacząć od jego zakupu, najlepiej pojazdu terenowego, ponieważ my w lesie nie jeździmy po drogach, ale najczęściej po bezdrożach. Drogi leśne nie są przecież normalnymi drogami, proszę zapoznać się z definicją takiej drogi zawartą w ustawie o lasach. Każdy leśnik jednoosobowo odpowiada, w tym materialnie, za powierzony obszar, który stanowi mienie Skarbu Państwa. Każdy nadleśniczy odpowiadający za gospodarkę leśną musi nadzorować powierzone mu leśnictwa prowadzone przez leśniczych. Wielkość leśnictw jest różna i zależy od terenu, na których są one położone. W górach leśnictwa mają po ok. 1 tys. ha, natomiast na terenach nizinnych ich wielkość kształtuje się od 2.5 tys. ha do nawet 3 tys. ha. W tych warunkach samochód jest niezbędny w każdym momencie naszej pracy. Jeszcze raz podkreślę, że musi być to samochód terenowy, którego koszty zakupu i eksplantacji oraz ubezpieczenia są znacznie wyższe niż pojazdu z napędem na dwa koła.

Proszę zauważyć, że młody człowiek, który przychodzi do nas po studiach do pracy, musi kupić sobie taki samochód, ale naturalnie stać go jedynie na pojazd używany, a nie nowy. To są legendy, że leśnicy jeżdżą nowiutkimi, lśniącymi SUV-ami. Taki używany samochód z napędem na cztery koła kosztuje co najmniej 10 tys. zł i dla rozpoczynającego pracę jest to poważny wydatek. Sam jeżdżę używanym japońskim samochodem, który ma już 20 lat. Proszę teraz podzielić wspomniane 10 tys. zł przez stawkę 0,83 zł za kilometr. Uświadomi to, ile kilometrów trzeba przejechać, żeby zwrócił się koszt zakupu pojazdu. Należy jednocześnie pamiętać, że taki samochód spala w terenie ponad 15 litrów paliwa na 100 km, a koszty napraw pojazdu z napędem 4x4, jeżdżącego na co dzień po piasku i błocie, czyli w ekstremalnych warunkach, są bardzo duże. W efekcie dokładamy z naszych kieszeni do pracy. Kiedyś nikogo nie interesowało, że zarobki nasze są bardzo małe, poniżej średniej krajowej, że klepiemy biedę, że mieszkamy w głuszy, że żony nie mają pracy, a dzieci trzeba daleko dowozić do szkół. Teraz wszyscy zwracają uwagę na to, że leśnicy zarabiają aż ok. 7 tys. zł brutto, ale nie uświadamiają sobie ile musimy miesięcznie dokładać do samochodu prywatnego używanego w pracy. Przecież wykonując nasze obowiązki jeździmy wyłącznie samochodami prywatnymi i nie mamy samochodów służbowych. Jestem wieloletnim leśniczym i pamiętam, że ostatni samochód służbowy, rumuński Aro, miałem w 2005 r. Leśnicy muszę kupować prywatnie samochody, które po kilku latach, w wyniku intensywnej eksploatacji, nadają się jedynie na złom. Trzeba wtedy nabyć nowy pojazd, bo starego nie opłaca się już remontować. Corocznie trzeba także płacić za naprawy i wymianę części używanych przez nas samochodów, gdyż muszą one być co dzień sprawne, abyśmy mogli doglądać lasu, prowadzić gospodarkę leśną, nadzorować wycinkę drzew i wywóz drewna, które jest wszystkim bardzo potrzebne.

Proszę pamiętać, że jeszcze niedawno pozyskiwaliśmy 30 milionów kubików drewna, a w tym roku będzie to już nawet 40 milionów. Z jednej strony wszyscy mają pretensję o wycinkę drzew, a z drugiej cała gospodarka potrzebuje drewna, które ma aż 30 tys. zastosowań. Dodam, że każdy kubik drewna wywożony z lasu wymaga osobistego nadzoru leśnika, który musi wystawić odpowiednie dokumenty i dlatego musi dojechać w miejsce każdej wycinki. Codziennie, z mojej leśniczówki, muszę przejechać w linii prostej 20 km do każdego najdalej położonego punktu leśnictwa. Musimy płacić za wszystkie te przejazdy. Z ręką na sercu pragnę powiedzieć, że faktyczny koszt korzystania przez leśnika z samochodu w terenie wynosi ok. 2 zł za 1 przejechany kilometr. Wielu z nas prowadzi analizy rzeczywistych kosztów użytkowania swojego samochodu do celów służbowych i mogę te wyliczenia państwu dostarczyć.

Biorąc to wszystko pod uwagę, nie mogę zgodzić się z przedstawionymi na posiedzeniu Komisji argumentami wiceministra o groźbie przerzucania kosztów na pracodawcę i rozliczania się z pracownikami przy pomocy tzw. kilometrówki. Te argumenty do mnie nie trafiają i nie można ich odnosić do mojej branży, ponieważ to my z naszej kieszeni ponosimy wszystkie wydatki, okradając w ten sposób nasze rodziny i zubażając nasze budżety. My musimy mieś samochód do pracy, a nawet dwa samochody, bo gdy jeden się zepsuje, to i tak musimy naszą pracę wykonać, nawet gdyby nam przyszło iść piechotą 20 km lub jechać na rowerze. Przecież mam podpisaną z pracodawcą umowę, że będę

w pracy dysponował własnym pojazdem. W tej sytuacji ten drugi samochód, którym żona odwozi dzieci do szkoły lub jeździ po zakupy, musi być także wykorzystywany do pracy w terenie, bo jest to nasz obowiązek. To są mity, że leśnik przechadza się po lesie i tylko spogląda na czubki drzew. My musimy jeździć samochodem, aby troszczyć się o powierzony majątek, który należy do całego narodu i który stanowi ważny element naszej gospodarki.

Oczekujemy więc na szybką zmianę stawek tzw. kilometrówki i na przywrócenie ich waloryzacji. Od 10 lat wyjaśniamy naszą sytuację, zwracając uwagę, że zaproponowana stawka 1,03 i tak jest już nieadekwatna do kosztów, które ponosimy.

Bardzo proszę o rozsądne potraktowanie naszych postulatów przy uwzględnieniu, że problem dotyczy nie tylko pracowników sfery budżetowej, ale także wielu innych zatrudnionych w gospodarce. Chętnie udzielę odpowiedzi na wszystkie pytania.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję przedstawicielom pocztowców i leśników za ich wypowiedzi, które wzbogaciły naszą wiedzę na temat omawianego problemu. Czy któryś z członków Komisji pragnie jeszcze zabrać głos?

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

W moim przekonaniu omawiana inicjatywa ustawodawcza jest zasadna. Powinniśmy głęboko zastanowić się nad podniesieniem stawki za używanie prywatnego samochodu do celów służbowych. Pomimo krytycznego stanowiska rządu wobec projektu, które przedstawił wiceminister, należy stwierdzić, iż zauważył on, że dokonanie zmiany w omawianym zakresie byłoby zasadne. Oczywiście, projektowane przepisy nie są obojętne dla gospodarki i będą miały swoje konsekwencje, o których autorzy przedłożenia nie wspomnieli w uzasadnieniu. Uważam, że po analizie kosztów należałoby przedłożyć konkretne propozycje, w tym przepisów, które m.in. pozwolą uniknąć pokusy realizacji wynagrodzeń w postaci tzw. kilometrówki oraz niepłacenia składek na ubezpieczenia społeczne. Złe regulacje nie są nikomu potrzebne, gdyż także pracownicy są zainteresowani tym, żeby ich składki były adekwatne do wynagrodzeń, ponieważ będzie to rzutować na wysokość ich przyszłych emerytur.

Sądzę, że rozpatrywany projekt nie był celowo konstruowany w taki sposób, żeby któraś ze stron, a zwłaszcza pracodawcy, mogła wykorzystać ustawę dla partykularnych celów. Nie ulega jednak wątpliwości, że koszty użytkowania pojazdów prywatnych do celów służbowych są obecnie całkowicie inne od obowiązujących stawek. Dlatego należy ustalić, jakie faktycznie powinny obowiązywać one dzisiaj i zastosować wskaźnik wzrostu tych stawek na podstawie wskaźnika wzrostu cen towarów i usług konsumpcyjnych. Nie chcę absolutnie negować zastosowanego i zaproponowanego w projekcie ustawy prognozowanego średniego wskaźnika w ustawie budżetowej, ale ten wskaźnik mógłby działać w obie strony, w górę i w dół. Pewnie wolałbym zastosować wskaźnik nie prognozowany, lecz z ubiegłego roku, a więc faktyczny.

To są ważne kwestie i dlatego, aby się z nimi zmierzyć postuluję, aby w tym celu powołać podkomisję nadzwyczajną i spróbować dopracować omawiany projekt w taki sposób, żeby był do zaakceptowania zarówno przez stronę rządową, jak i przez wszystkich zainteresowanych, a więc także przez przedstawicieli tych zawodów, w których zwyczajowo używane są samochody prywatne do celów służbowych.

Przedstawicielka Konfederacji Lewiatan Anna Tuszyńska:

Także Konfederacja Lewiatan przedstawiła stanowisko o projekcie, o którym dzisiaj rozmawiamy. Jeszcze we wrześniu ubiegłego roku skierowaliśmy je na ręce ówczesnego przewodniczącego Komisji Infrastruktury. Prosiłabym, aby nasze uwagi i propozycje omówił obecny na posiedzeniu przedstawiciel Konfederacji Lewiatan, pan Paweł Mazurkiewicz.

Przedstawiciel Konfederacji Lewiatan Paweł Mazurkiewicz:

W dotychczasowych wypowiedziach koncentrowano się na zagadnieniu rozliczania tzw. kilometrówki. Oczywiście jest to kwestia, można powiedzieć, kluczowa i najbardziej zapalna, ale warto zwrócić uwagę, że dla przedsiębiorców i pracodawców sprawa

ta ma znacznie szersze znaczenie. Niezależnie od wynikających z ustaw podatkowych zwolnień dla pracowników związanych z uzyskiwaniem tzw. kilometrówki czy ograniczeń w kosztach uzyskiwania przychodów przez pracodawców, które wiążą się z jej wypłacaniem, niezwykle uciążliwym obowiązkiem administracyjnym dla przedsiębiorców jest konieczność prowadzenia ewidencji przebiegu pojazdów również w sytuacji, gdy ich wynajem jest dokonywany od instytucji kompletnie niezależnej, czyli nie od pracownika.

Konfederacja uważa, że prace w Komisji nad zmianą ustawy o transporcie drogowym stanowią dobry moment, żeby zauważyć, że tzw. kilometrówka wiąże się też dla pracodawców z archaicznym, zupełnie niepotrzebnym obowiązkiem prowadzenia ewidencji przebiegu pojazdu, podczas gdy ten przebieg wynika z komercyjnej umowy z podmiotem trzecim. W takiej sytuacji nie ma żadnego niebezpieczeństwa dokonywania nadużyć np. polegających na zawyżaniu kwot. Obowiązek prowadzenia ewidencji przebiegu najmowanych pojazdów został wprowadzony w ustawie o podatku dochodowym od osób prawnych oraz ustawie o podatku dochodowym od osób fizycznych jeszcze w latach 90. ubiegłego wieku, czyli w kompletnie innej rzeczywistości gospodarczej. Wierzono wtedy, że dobrym sposobem na przeciwdziałanie oszustwom podatkowym jest prowadzenie dokładnej ewidencji i sporządzanie rejestrów, czyli daleko rozwinięta biurokracja. To się, jak wszyscy wiemy, kompletnie nie sprawdziło, gdyż w zupełnie innym kierunku poszła nasza gospodarka, a także gospodarka światowa.

Za słuszne należy uznać zwalczanie oszustw podatkowych poprzez walkę z tzw. karuzelami podatkowymi VAT i praktykami nagannymi z punktu widzenia transakcji pomiędzy podmiotami powiązanymi. Natomiast nakładanie na pracodawców i przedsiębiorców absurdalnych, obecnie zupełnie niepotrzebnych obowiązków, takich jak dokumentowanie tzw. kilometrówki wynikającej z relacji biznesowych z podmiotami niezależnymi, niczemu nie służy. Dlatego prosimy, aby w trakcie prac w podkomisji zająć się także tym istotnym problemem i zaproponować wykreślenie tych przepisów, które do obecnej rzeczywistości gospodarczej kompletnie nie pasują. Chodzi o art.16 ust.1 pkt 51 ustawy o podatku dochodowym od osób prawnych oraz art. 23 ust.1 pkt 46 ustawy o podatku dochodowym od osób fizycznych.

Poseł Andrzej Kobylarz (Kukiz15):

Pragnę odnieść się do słów pana wiceministra infrastruktury i budownictwa, który zarzucił firmom dokonywanie nadużyć wobec Skarbu Państwa. Dlaczego rząd chce okradać pracowników tych firm. Przecież listonosz zarabia średnio 2300 zł brutto i dla niego tzw. kilometrówka to nie są nic nieznaczące pieniądze. W firmach prywatnych zarobki są dużo wyższe i nie ma takiego znaczenia, czy stawka za jeden kilometr będzie wynosiła 0,86 zł czy 0,96 zł za kilometr, ale dla ludzi o bardzo niskim uposażeniu stanowi ona ważny element uzyskiwanych świadczeń.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Czy ktoś jeszcze chce zabrać głos w debacie? Zgłosił się poseł Mirosław Suchoń.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Rozumiem, że na dzisiejszym posiedzeniu powołamy podkomisję, w której będziemy pracować nad projektem. Jest to chyba dobry pomysł, gdyż po głębszej analizie tego projektu odnoszę wrażenie, że takie skokowe podwyższenie stawki za jeden kilometr spowodowałoby znaczący, nieplanowany wzrost kosztów funkcjonowania niektórych przedsiębiorstw. Musimy bardzo ostrożnie podejść do tego tematy i dlatego opowiadam się za skierowaniem projektu do podkomisji, gdzie bardzo dogłębnie będzie można przeanalizować różnego rodzaju konsekwencje związane ze znaczącym wzrostem koszów wypłaty tzw. kilometrówki i dopiero po zastanowieniu się podjąć jakiekolwiek decyzje.

Zgadzam się z przedstawicielem Konfederacji Lewiatan, że obciążenia biurokratyczne trzeba likwidować, ale wydaje mi się, że złożony przez niego postulat wykracza poza materię projektu i pewnie nie będzie mógł zostać w nim ujęty, ale problem zapamiętamy i rozważymy zgłoszenie odpowiedniej inicjatywy.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa Jerzy Szmit:

Chciałbym się odnieść do jednego z wątków dyskusji. Otóż ustawa o transporcie drogowym reguluje mechanizm wypłacania tzw. kilometrówki w całej gospodarce, a nie dla takiego czy innego sektora, czy jakiegoś konkretnego przedsiębiorstwa. W związku z tym, naszym obowiązkiem, jako rządu, jest patrzyć na wszystkie konsekwencje, jakie spowoduje omawiany projekt nowelizacji ustawy. Mam nadzieję, że w miarę jasno wyłożyłem, iż najpoważniejsze zastrzeżenia w tym projekcie dotyczą tego, że ustalono w nim jedynie stawki minimalne i nie wprowadzono żadnych ograniczeń w stosowaniu stawek maksymalnych. Z doświadczenia wiemy, i nie jest to hipotetyczna wiedza, ale uzyskaliśmy ją w wyniku rozmów z przedstawicielami sektora transportu drogowego, że niełatwo jest zbudować taką strukturę płac, żeby ryczałty i delegacje nie były dla kierowców transportu międzynarodowego głównym źródłem dochodu. Te rozmowy są bardzo trudne i mają swoje konsekwencje międzynarodowe. Za kilka dni Komisja Europejska ogłosi swoją decyzję w sprawie funkcjonowania transportu międzynarodowego w UE i postanowienia te mogą mieć bardzo znaczące konsekwencje.

Reasumując, my musimy stanowić prawo dla całej gospodarki i mieć na względzie konsekwencje dokonywanych w aktach prawnych zmian.

Pełnomocnik Komitetu Inicjatywy Ustawodawczej „Kilometrówka" Robert Czyż:

Bardzo się cieszę, że projektem będzie mogła się zająć teraz podkomisja. Zgłaszam obietnicę wszelkiej pomocy w jej pracach i chęć uczestnictwa naszych przedstawicieli w posiedzeniach.

Chciałbym podkreślić, że dzięki zaproponowanemu w projekcie mechanizmowi, żeby tzw. kilometrówka wzrastała corocznie o prognozowany wskaźnik inflacji, unikniemy sytuacji, że za dziesięć lat znowu dojdzie do skokowego wzrostu stawek. Nasza propozycja spowoduje także, że zarówno budżet państwa, jak i cały rząd, będą wiedzieli już w listopadzie każdego roku o ile wzrosną stawki w przyszłym roku i dzięki temu będą mogli zaplanować odpowiednio wydatki Nikt nie będzie zaskoczony tym, że wzrost wyniesie 1% lub 1,5 %. Podwyżka stawek będzie automatyczna i nie dojdzie do gwałtownego wzrostu np. o 20% raz na dziesięć lat. Obecnie obowiązujące rozwiązania prawne nie zapewniają płynnego wzrostu wydatków przedsiębiorstw.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Czy są jeszcze zgłoszenia do dyskusji? Nie słyszę. Zamykam pierwsze czytanie projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym.

Został zgłoszony wniosek o powołanie podkomisji nadzwyczajnej. Czy ktoś jest przeciwny takiemu wnioskowi? Nie słyszę. Stwierdzam, że wniosek został przyjęty. Przechodzimy do powołania składu osobowego podkomisji. Zgodnie z obowiązującym parytetem w 9-osobowej podkomisji 5 miejsc przypadnie posłom PiS, 2 miejsca posłom PO, a po jednym posłom z klubów Kukiz'15 i Nowoczesna. Przystępujemy do zgłaszania kandydatów do podkomisji. Widzę, że gorącym zwolennikiem pracy w niej jest poseł Piotr Król z PiS, którego kandydaturę chciałem zgłosić. Pragnie w niej także pracować poseł Piotr Uruski. Jego kandydaturę chciałbym także rekomendować. Słyszę, że wyraża zgodę na pracę w podkomisji poseł Rafał Weber. Również zgłaszam jego kandydaturę. Czy chce wejść w skład podkomisji poseł Tomasz Ławniczak?

Poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Wyrażam zgodę.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo, jego kandydatura także jest zgłoszona. Może powinniśmy dokooptować do składu podkomisji posłankę. Słyszę, że została zgłoszona kandydatura posłanki Marii Zuby. Czy pani poseł wyraża zgodę?

Poseł Maria Zuba (PiS):

Wyrażam zgodę

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Kandydatury pięciu posłów PiS zostały zgłoszone. Oczekuje na zgłoszenia od pozostałych ugrupowań.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Z Klubu PO proponuję powołanie w skład podkomisji posłów: Cezarego Grabarczyka i Stanisława Żmijana.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Czy posłowie Cezary Grabarczyk i Stanisław Żmijan wyrażają zgodę?

Poseł Cezary Grabarczyk (PO):

Wyrażam zgodę.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Wyrażam zgodę.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę o zgłoszenie kandydatów z klubów Kukiz'15 i Nowoczesna.

Poseł Andrzej Kobylarz (Kukiz15):

Niestety, nieobecny jest poseł Sylwester Chruszcz i dlatego zgłaszam siebie jako kandydata do pracy w podkomisji.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Słyszę też zgłoszenie posła Mirosława Suchonia z Klubu Nowoczesna. Czy wyraża pan poseł zgodę?

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Wyrażam zgodę.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Mamy skompletowany skład podkomisji. Prosiłbym posłów wchodzących w jej skład, żeby po zamknięciu obrad Komisji pozostali na sali w celu ukonstytuowania się i wyznaczenia zadań. Sądzę, że konieczne będzie uzyskanie opinii Ministerstwa Finansów na temat projektu ustawy.

Zamykam posiedzenie Komisji Infrastruktury.